



第2章

市バス事業の現状と課題等



1 市バス事業の現状

(1) 事業規模等

① 市バスネットワーク

■これまでのあゆみ

市バス事業については、昭和25(1950)年12月15日に大島営業所を拠点とし、浜町三丁目から新丸子駅間の12.04キロ区間をバス11両で開業しました。昭和27(1952)年には、大島営業所溝口出張所を開設し、臨海部から北西部までの路線が結ばれることになり、翌年、昭和28(1953)年には、上平間営業所を開設し、内陸部の拠点を設けました。

時を同じくして昭和27(1952)年には、事業運営の発展と市民サービスの向上に向けて、貸切バス事業を開始しましたが、16年経過した昭和43(1968)年に事業の財政状況や公営バス事業の本来の目的である路線運行の充実などを理由に事業を廃止しました。

昭和30年代に入ると、臨海部における工業の拡大と港湾整備による就業人口の増加、人口の急増等による急激な需要増に対応するため、市バス路線の拡充整備が積極的に推し進められました。市バス路線の拡充に伴い、昭和37(1962)年には塩浜営業所、昭和41(1966)年には井田出張所(現在の井田営業所)、昭和47(1972)年には市営住宅の一部を利用した鷺ヶ峰営業所を開設しました。また、昭和55(1980)年には溝口営業所の代替施設として市営住宅の一部を利用した鷺ヶ峰営業所菅生出張所(現在の菅生営業所)を開設し、現在の市バスネットワークを支える5営業所の拠点が整備されました。

こうした市バスネットワークの下、平成2(1990)年には、大都市周辺における都市活動の24時間化や通勤圏の拡大などに伴う深夜時の需要増に対応するため、深夜バスの運行を開始し、運行時間帯の拡充を進めました。



平成9(1997)年には、東京湾アクアラインの開通に伴い、バス事業者6社共同により川崎駅から木更津駅間を結ぶ高速アクアライン線の運行を開始しました。しかしながら、路線開設から6年経過した平成16(2004)年には、市バスが本来果たすべき役割である市内バス交通の充実を図るため、高速アクアライン線の運行を廃止しました。

平成17(2005)年には、市内の小・中学校の社会見学や遠足等における輸送、イベント開催時における輸送など、地域の個別の需要に応じた幅広いサービスを提供するため、再び貸切バス事業を開始しました。

こうして市バス事業は、臨海部における工業地帯の発展や企業進出、内陸部や丘陵部における宅地化に伴う人口増加など、川崎市の発展に伴い、事業の取捨選択を行いつつ、限られた経営資源を確保しながら路線を市域全体に広げていくとともに、公共施設への交通手段の確保や民営バスでは対応が難しい地域への交通手段の確保など、公営バスとしての役割を担い、市域全体の様々な需要に対応した路線サービスを展開してきました。



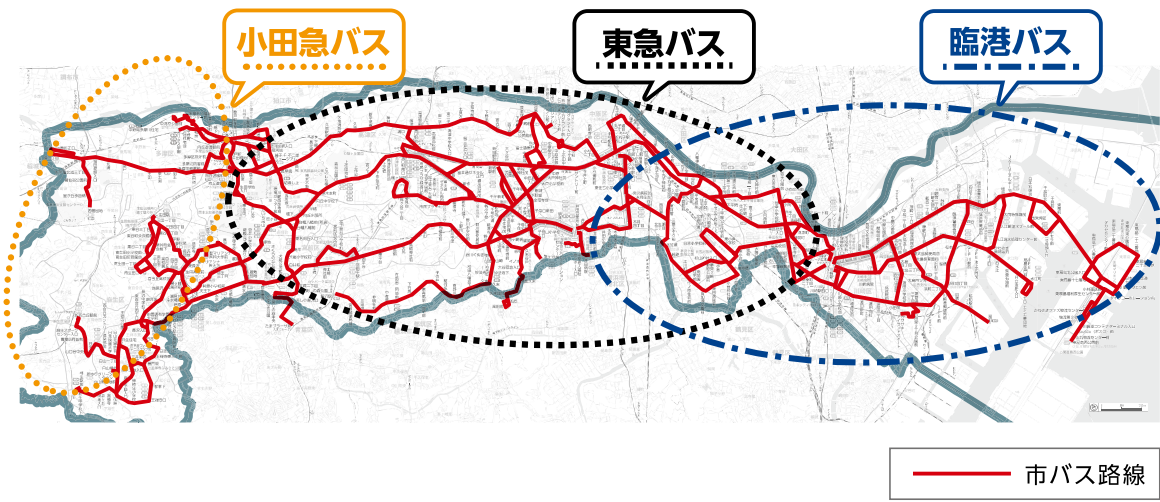
■市バスネットワークの現状

現在、市バスは、市域全体を営業エリアとして、市域における路線バス乗車人員の約4割のシェアをもって、民営バスとともに充実したバスネットワークを形成し、公共交通として市民生活を支える重要な役割を果たしています。

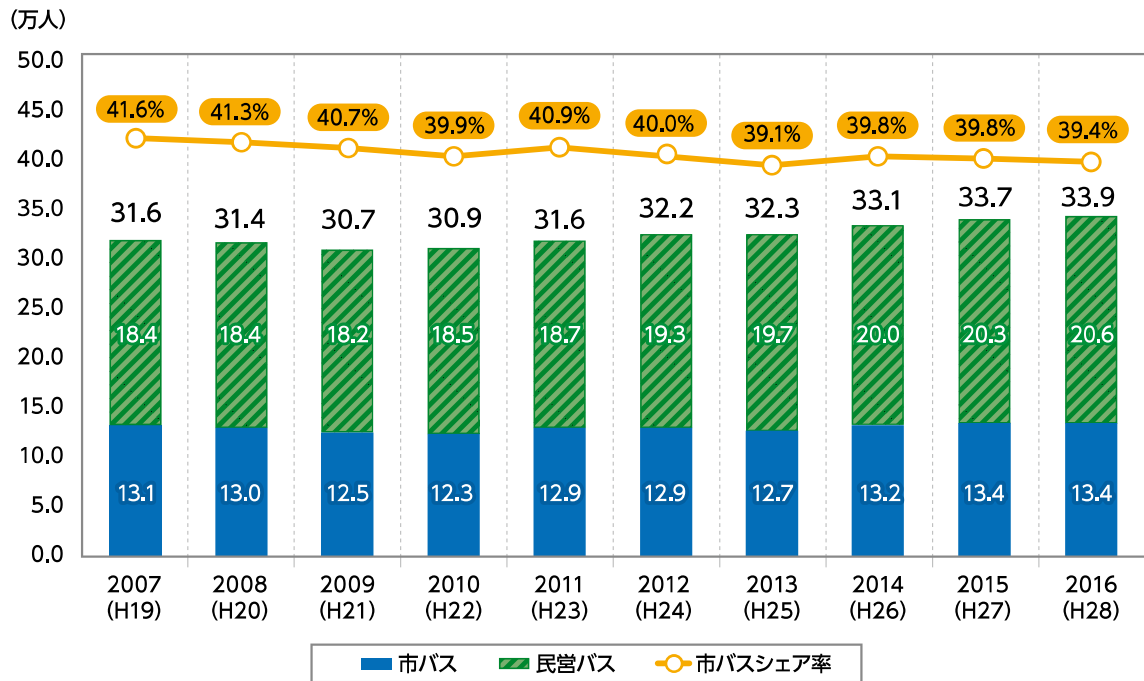
平成29(2017)年度の市バス1日平均では、地球1周(4万キロ)の約9割に相当する約3万6千キロを運行し、約13万6千人の方に御利用いただいている状況です。

また、市内の路線バスには市バスのほか、主に民営バス3社が乗り入れており、川崎鶴見臨港バスが臨海部地域を、東急バスが東急東横線・田園都市線沿線を、小田急バスが小田急線沿線を主な営業エリアとしています。市バス及び民営バス3社の1日当たりの乗車人員は、近年増加傾向で推移しています。

市バスネットワークと民営バスの営業エリア(イメージ)



市バス及び民営バス3社の1日当たりの乗車人員と市バスシェア率



資料:川崎市統計書から作成(民営バスは年、市バスは年度)

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編



② 運輸成績

平成29(2017)年度の乗合バス事業については、車両数341両により、28路線192系統の運行をしています。年間の実車走行キロは約1,302万キロ、乗車料収入は約79.5億円、乗車人員は約4,974万人となっています。

貸切バス事業については、川崎競輪・競馬の輸送をはじめ、市内の小・中学校の社会見学や遠足、イベント輸送等で利用されています。平成29(2017)年度における年間の乗車料収入は約5,755万円、乗車人員は約38万3千人となっています。

運輸成績(平成29(2017)年度)

乗合バス事業

区分	数量	1日平均
期末営業キロ	195.42km	—
停留所数	497箇所	—
運行系統数	192系統	—
営業路線数	28路線	—
営業日数	365日	—
期末在籍車両数	341両	—
延実働車両数	106,666両	292両
実車走行キロ	13,019,199km	35,669km
乗車人員	49,740,307人	136,275人
乗車料収入(税抜き)	7,946,652,646円	21,771,651円

貸切バス事業

区分	数量	1日平均
営業日数	365日	—
期末在籍車両数	5両	—
延実働車両数	922両	3両
実車走行キロ	56,669km	155km
乗車人員	382,714人	1,049人
乗車料収入(税抜き)	57,552,686円	157,679円

※停留所数、運行系統数及び営業路線数は、3月31日時点
 ※運行系統数には臨時系統の12系統を含む

③ バス車両数

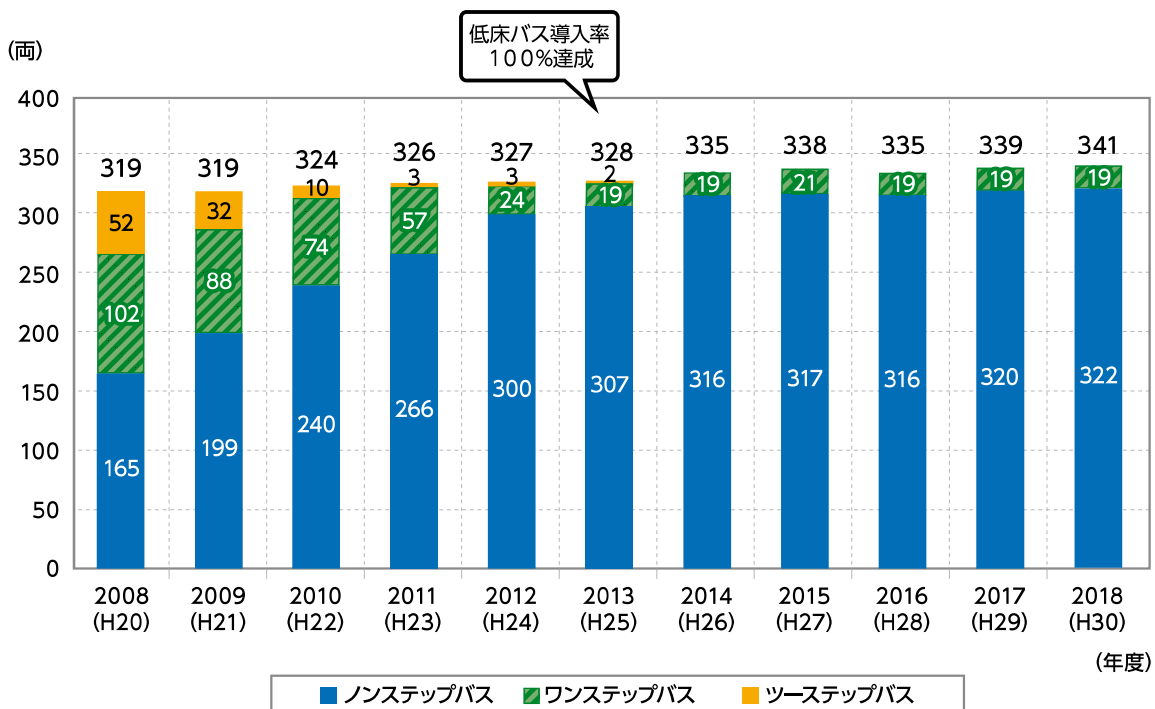
乗合バス車両数については、年々増加傾向で推移しており、平成30(2018)年4月時点では341両となっています。

また、バス車両の更新時には、バリアフリーの観点からノンステップバスを積極的に導入しており、その割合は平成30(2018)年4月時点で94.4%となっています。

なお、平成25(2013)年度末には、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)に適合する低床バスの導入率100%を達成しました。

貸切バス車両数については、貸切バス事業を開始した平成17(2005)年以降、5両体制となっています。

乗合バス車両数の推移



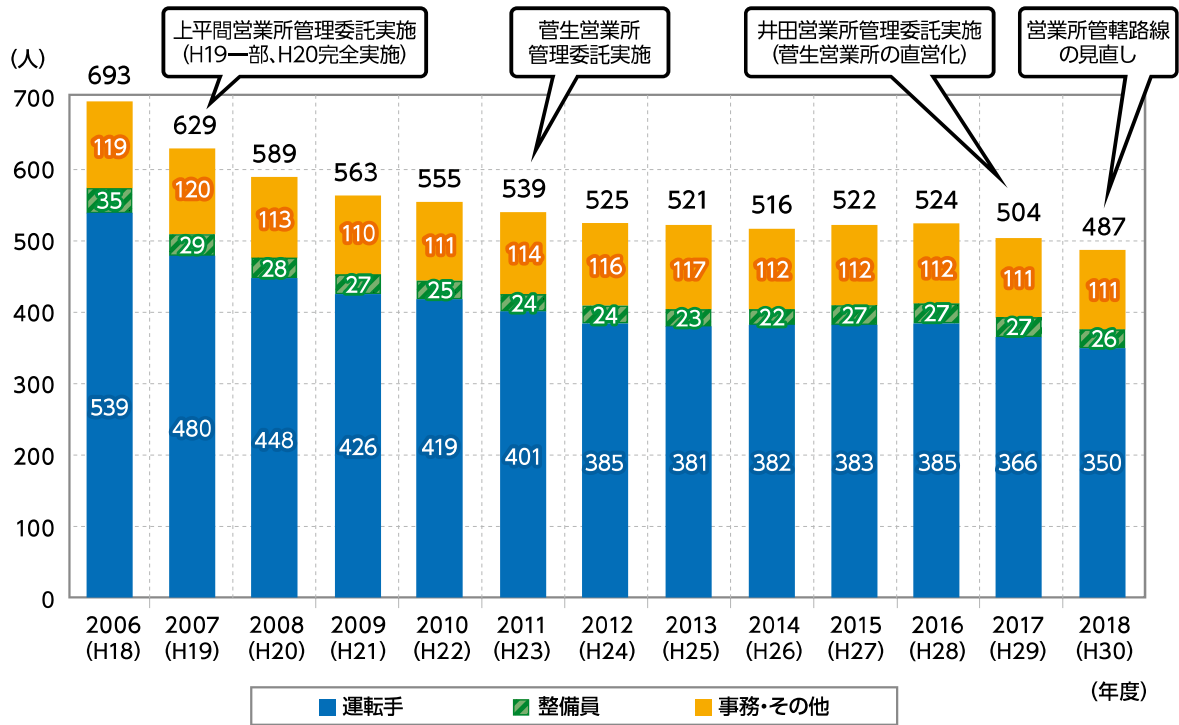
※各年度4月1日時点での車両数

④ 職員数

市バス全体の正規職員数については、平成19(2007)年度以降、営業所の管理委託の実施等により減少傾向で推移しており、平成30(2018)年度では487人となっています。

運転手については、平成30(2018)年度では350人となっており、営業所の管理委託を実施する前の平成18(2006)年度と比較して、189人(約35%)減少しています。

正規職員数の推移



※各年度4月1日時点での現在員数(再任用含む)
 ※高速鉄道建設本部は除く

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編